DZIENNIK TARYF I ZARZĄDZEŃ KOLEJOWYCH

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Prenumeratę i ogłoszenia przyjmuje Administracja Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych w Warszawie, ul. Nowy Świat Nr. 14, telef. wewn. Ministerstwa Komunikacji Nr. 48 (Konto czekowe P. K. O. Nr. 30 658).

Prenumerata wynosi kwartalnie: w Polsce — **10 zł**, w w Austrji — 8 sz. a., w Czechosłowacji — **40 kč**, we Francji — **30** fr, w Niemczech — **5** mk, w pozostałych krajach — **1.50** dol. Pojedyńczy numer — **1** zł.

Zagranicą prenumeratę można uiszczać w urzędach czekowo - pocztowych na konto „Pocztowa Kasa Oszczędności w Warszawie", pod następującemi numerami: Wien — Nr. B 79 500, Práha — Nr. 89 600, Paris — Nr. 60 012, Riga — Nr. 4030, Berlin — Nr. 11 000, przyczem na blankiecie wpłaty należy wpisać odnośny numer konta P. K. O., a na odwrotnej stronie odcinka — numer konta Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych (30 658) oraz dokładny adres i nazwisko prenumeratora.

Cena ogłoszeń: za stronę — **100** zł, ½ strony — **50** zł, ¼ strony — **30** zł, 1/8 strony — **20** zł, 1/16 strony — **10** zł, drobne — po **20** gr za wyraz. Przy ogłoszeniach wielokrotnych — ze zniżką 20%.

Rok IV. **Warszawa, dnia 29 maja 1931 r.** Nr. 19.

TREŚĆ:

Dział urzędowy.

A. SPRAWY PRZEWOZOWO-TARYFOWE.

I. ROZPORZĄDZENIA.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji

z dnia 28 maja 1931 r.

w sprawach taryfowych.

Na mocy rozporządzeń Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28 lutego 1928 r., w sprawie wydawania Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych, oraz z dnia 29 lutego 1928 r., w sprawie zmiany ustawy o zakresie

działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. z r. 1928, Nr. 25, poz. 213 i 214), zarządza się co następuje:

Poz. 208. Taryfa towarowa kolei żelaznych na obszarach Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska (linje normalnotorowe), część I-B, obowiązująca od dnia 1 października 1930 r. (Dz. T. i Z. K. z r. 1930, Nr. 28, poz. 271, ust. 1).

§ 1. Z dniem ogłoszenia, aż do odwołania, najdłużej jednak do dnia 31 grudnia 1931 r. w wyżej wymienionej taryfie wprowadza się następujące uzupełnienie:

na str. 114, w rozdziale D, w punkcie IX „Opłaty za przetrzymanie wagonu i t. d.", w ustępach 1 d) i g) termin wolny od postojowego dla przesyłek soli potasowych naturalnych, przybywających do załadowania na okręt, na wszystkich stacjach portowych Gdyni i Gdańska przedłuża się do 2-ch dni, w razie zaś opóźnienia statku z powodu burzy, mgły, lodów i t. p. lub awarji, udowodnionego wypisem z dziennika kapitańskiego — do 3-ch dni.

§ 2. Z dniem ogłoszenia i z ważnością do dnia 31 sierpnia 1931 r. w wyżej wymienionej taryfie wprowadza się następujące uzupełnienie:

na str. 114, w rozdziale D, w punkcie IX „Opłaty za przetrzymanie wagonu i za zajęcie torów stacyjnych", po ustępie 1 g) dodaje się nowy ustęp h) o brzmieniu następującem:

„h) dla przesyłek złomu żelaznego, załadowywanych na wagony z okrętów, na wszystkich stacjach portowych Gdyni i Gdańska, łącznie z załatwieniem formalności celnych—24 godziny służbowe".

Nr. III/2. Tma. 5136/31.

Poz. 209. Wykaz stacyj i odległości taryfowych, Zeszyt A (Część III taryfy osobowej), obowiązujący od dnia 1 września 1929 r. (Dz. T. i Z. K. z r. 1929, Nr. 33, poz. 199).

Z ważnością od dnia ogłoszenia otwiera się na linji Małkinia — Łapy pomiędzy stacjami Racibory i Łapy przystanek osobowy „Osse" dla ruchu osobowego ze sprzedażą biletów w kierunku z Łap do Osse przy kasie osobowej, w kierunku zaś przeciwnym z opłatą w pociągu.

W związku z tem uzupełnia się wykaz powyższy w sposób następujący:

Na str. 208 — 209 po stacji „Osowiec" włącza się w rubr. 3 — $\frac{\text{Łapy}}{\text{Małkinia}}$, w rubr. 4 — $\frac{4}{62}$, w rubr. 5 — II/229, w rubr. 8 — H/9, w rubr. 10 — 0 (Op) x), w rubr. 14— $\frac{\text{Białostockie}}{\text{Wysokie Maz.}}$, w ruryce 15 — Łapy, w rubr. 16 — „x) Tylko dla sprzedaży biletów między stacjami Łapy i Osse. W kierunku z Łap sprzedaż przy kasie, w kierunku z Oss w pociągu", w rubr. 17 — Osse.

Na str. 384 w tabeli 229 pomiędzy stacjami Racibory i Łapy umieszcza się „Osse" z odległością od Łap — 4 km.

Nr. III/Tb. 6512/31.

Poz. 210. Wykaz stacyj i odległości taryfowych dla ruchu towarowego (Część III tar. tow.), obowiązujący od dnia 15 listopada 1930 r. (Dz. T. i Z. K. z r. 1930, Nr. 37, poz. 367).

W związku z otwarciem przystanku osobowego „Osse" wprowadza się do powyższego Wykazu następujące uzupełnienie:

Na str. 100 po stacji „Osowiec" zamieszcza się w rubr. 1 — Osse, w rubr. 2 — W1/K. P. w rubr. 3 — H/9, w rubr. 4 — przyst. osob.

Nr. III/Tb/6512/31.

Poz. 211. Polsko-niemiecka komunikacja ekspresowa.

Z dniem 1 czerwca 1931 r. wchodzi w życie „Taryfa Międzynarodowa na przewóz przesyłek ekspresowych w bezpośredniej komunikacji pomiędzy stacjami kolei żelaznych, położonych w Polsce i na obszarze Wolnego Miasta Gdańska z jednej strony a stacjami kolei żelaznych, położonych w Rzeszy Niemieckiej z drugiej strony:

A) w komunikacji bezpośredniej;

B) w komunikacji tranzytowej przez Czechosłowację oraz przez Czechosłowację i Austrję."

Taryfa powyższa, składa się z 3 zeszytów. Zeszyt I zawiera postanowienia taryfowe, Zeszyt II — opłaty, wyrażone w złotych dla kierunku z Polski i Wolnego Miasta Gdańska do Niemiec, Zeszyt zaś III — opłaty, wyrażone w markach niemieckich dla kierunku z Niemiec do Polski i Wolnego Miasta Gdańska.

Z dniem wejścia w życie powyższej taryfy tracą moc obowiązującą postanowienia o przewozie przesyłek ekspresowych, zawarte w „Taryfie na przewóz osób, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych w bezpośredniej komunikacji pomiędzy stacjami polskich kolei państwowych i prywatnych w Polsce i na obszarze Wolnego Miasta Gdańska, jak również pomiędzy stacjami kolei żelaznych, będącyh w zarządzie polskich kolei państwowych z jednej strony a stacjami Towarzystwa Kolei Rzeszy Niemieckiej i niemieckiemi kolejami prywatnemi z drugiej strony", obowiązującej od dnia 1 lutego 1928 r. wraz z uzupełniającemi taryfę tę dodatkami I do IX włącznie (Monitor Polski z 26/I 1928 r. Nr. 21, Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych z roku 1928, Nr. 2, poz. 1, Nr. 6 poz. 32, Nr. 10 poz. 75, Nr. 14 poz. 102, z roku 1929 Nr. 21 poz. 100, z roku 1930 Nr. 9 poz. 71, Nr. 27 poz. 254, Nr. 28 poz. 276).

Egzemplarze wymienionej na wstępie taryfy, jako załącznik do niniejszego numeru Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych, są do nabycia w Administracji tegoż Dziennika oraz we wszystkich Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych po cenie: Zeszyt I — 3.20 zł, Zeszyt II — 21.30 zł. i Zeszyt III — 21.30 zł.

Nr. III/1/Os/6445/31.

Poz. 212. Komunikacja towarowa pomiędzy Polską a Z. S. R. R. Taryfa dla komunikacji bezpośredniej pomiędzy stacjami kolei polskich, włączając położone na obszarze W. M. Gdańska z jednej strony, a stacjami kolei Związku Socjalistycznych Republik Rad z drugiej strony, Część I (Postanowienia zasadnicze), obowiązująca od 15 listopada 1929 r. (Dz. T. i Z. K. z 1929 r. Nr. 40 poz. 270) i Część II (Taryfa bezpośrednia), Rozdziały I i II, obowiązujące od 1 lipca 1930 r. (Dz. T. i Z. K. z 1930 r. Nr. 19 poz. 187).

Z dniem 1 czerwca 1931 r. w taryfie powyższej wprowadza się zmiany i uzupełnienia następujące:

w Części I Taryfy:

W Rozdziale II. Postanowienia specjalne:

strona 6.

§ 7 „do art. 6 K. M. T. Treść i forma listu przewozowego" uzupełnia się punktem „6" o poniższej treści:

„6. Przewóz w przesyłkach pośpiesznych na części ogólnej drogi przewozu dopuszcza się z zachowaniem warunków następujących:

a) sposób przewozu może być zmieniony tylko raz jeden, mianowicie na polsko-sowieckiej granicy;

b) przesyłka powinna być nadana za białym listem przewozowym (używanym przy przewozie przesyłek zwyczajnych);

c) w rubryce listu przewozowego: „oświadczenia nadawcy", nadawca powinien wskazać sposób przewozu przesyłki, którego żąda;

d) na pierwszej stronie listu przewozowego u góry winien być przez nadawcę umieszczony napis czerwonym atramentem: „na odległości kolei............ (polskich lub kolei Z. S. R. R.) .... przewieźć jako przesyłkę pośpieszną."

Strona 7.

§ 9. „do art. 11 K. M. T. Terminy dostawy" brzmienie tego artykułu uzupełnia się następującym nowym ustępem:

„W razie żądania przez nadawcę przewiezienia przesyłki na jednej części drogi przewozowej, jako pośpiesznej, a na drugiej części jako zwyczajnej, termin dostawy oblicza się osobno dla każdej z tych częściowych odległości."

W § 12. „do art. 14 K. M. T. Nadawanie do przewozu i ładowanie przesyłek" brzmienie punktu I. zastępuje się nowem brzmieniem następującem:

„I. Przesyłki wagonowe przyjmuje się do przewozu w normalnych wagonach bez uprzedniego porozumienia się z graniczną koleją przyjmującą, o ile ich waga nie przewyższa 17 tonn, a objętość 45 m^3.

Przesyłki rudy i węgla kamiennego przyjmuje się bez uprzedniego porozumienia, o ile waga ładunku jednego wagonu nie przewyższa 20 t."

w § 12, punkt 1 uzupełnia się w końcu nowym ustępem o poniższej treści:

„Przedmioty o długości powyżej 9 m lecz nie dłuższe od 18 metrów winny być jednak przyjmowane do przewozu, o ile ogólna ich waga nie przekracza 30 tonn. Dla towarów, waga których nie ulega zmianom z powodu wpływów atmosferycznych, wagę maksymalną 30 tonn podwyższa się do 35 tonn".

strona 8.

w § 12 redakcję ostatniego ustępu punktu 3) zastępuje się nową redakcją, jak podano niżej:

„Takiego samego uprzedniego porozumienia się wymaga przyjęcie do przewozu przesyłek wagonowych o wadze powyżej 17 tonn lub objętości powyżej 45 m^3 za jednym listem przewozowym za wyjątkiem rudy i węgla kamiennego".

W końcu punktu 4 tegoż § 12 dodaje się nowy ustęp:

„Przedmioty o długości powyżej 18 metrów, z wyjątkiem jednostek taboru kolejowego na własnych kołach, przyjmuje się do przewozu na zasadzie osobnego w każdym poszczególnym wypadku porozumienia się pomiędzy koleją nadania i przeznaczenia".

Strona 13.

Brzmienie załącznika Nr. 3 do Części I taryfy, zawierającego „Przepisy o przewozie towarów w wagonach odkrytych pod oponami lub bez opon" zastępuje się brzmieniem następującem:

Załącznik Nr. 3

do części I Taryfy.

Przepisy o przewozie towarów w krytych lub niekrytych wagonach.

Przy naładunku towarów w wagony kryte lub niekryte, oprócz postanowień załącznika 1 do Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznemi, obowiązują przepisy następujące:

A. W wagonach niekrytych są przewożone towary następujące:

1. bawełna [1]) i [2]) i wełna; [1]) i [2])
2. buraki wszelkie, świeże;
3. cegła, dachówki, dreny wszelkie, gruz, kafle gliniane, fajansowe i majolikowe;
4. chemiczne produkty następujące: woda amonjakalna, antymon surowy;
5. sadzonki (drzewka i krzewy żyjące);
6. drzewo wszelkie, z wyjątkiem egzotycznego, farbiarskiego i garbarskiego, nieobrobione i obrobione, oprócz heblowanego;
7. wyroby drewniane ciesielskie, niemalowane i niepoliturowane; baraki i domki rozebrane; budowlane wyroby stolarskie, wyroby kołodziejskie (drewniane akcesorja pojazdów i ich części); środki opakunkowe drewniane[3]), słoma drzewna, wełna drzewna [1]) i [2]), wyroby drewniane lub z łubu, w opakowaniu lub w wiązkach [1]) i [2]);
8. drożdże płynne, wywar gorzelniany i browarniany, pulpa ziemniaczana (wytłoki kartoflane);
9. wyroby garncarskie ze zwykłej gliny nieopakowane[3]); wyroby litoidowe (kamionkowe), szamotowe i terrakotowe do instalacyj wodociągowych, kanalizacyjnych i t. p.; wyroby cementowe i betonowe, nieopakowane; szkło [1]) i [2]) i wyroby szklane [1]) i [2]) w skrzyniach i beczkach;
10. kamienie wszelkie nieobrobione i obrobione, w tej liczbie kamienie młyńskie, tłuczeń;
11. len [1]) i [2]), konopie [1]) i [2]) i pakuły [1]) i [2]);
12. łyko, sitowie surowe, kora[3]) (również kora korkowa), trzcina surowa[2]) pręty wiklinowe;
13. maszyny i narzędzia następujące: lokomobile, kotły parowe, sikawki pożarne wszelkie; narzędzia i maszyny wiertnicze (do wierceń ziemnych); retorty żelazne; maszyny rolnicze — wszystko nieopakowane[3]) lub w opakowaniu;
14. minerały następujące: alabaster[1]), gips[1]), grafit[1]) i kreda[1]), surowe nierozdrobnione; azbest surowy i odpadki azbestowe; asfalt, pumeks, rudy, kryolit niemielony, szyfer, szmirgel, szpat, talk naturalny niepalony i niemielony;
15. produkty pochodzenia mineralnego następujące: zdarty bruk asfaltowy, glejta ołowiana, oleje mineralne smarowe; smoły z węgla kamiennego i smoły naftowe płynne i stałe; sałomaz (maź do wozów); masa do czyszczenia gazu; naftalin suchy prasowany; wypałki pirytowe (rud siarkowych), oleje smołowcowe, smary wagonowe;
16. nawozy następujące: nawozy bez opakowania, śmiecie nawozowe, kompost, odpadki od przeróbki wełny do nawożenia, szlamy wapienne nawozowe, zmiotki z przędzalni wełnianych, szlam wełniany (lanolinowy), odpadki pierza do użycia jako nawóz; inne odpadki pochodzenia zwierzęcego, nieprzerobione lub przerobione wyłącznie do wyrobu nawozu;
17. pozostałości od przeróbki gumy[1]), odpadki gumowe stare;
18. odpadki pochodzenia zwierzęcego następujące: kości surowe, rogi, racice i kopyta, wióry rogowe, odpadki rogów, kości i kopyt;
19. pozostałości (odpadki) od wyrobu kwasów i soli[1]), kamień kotłowy[1]);

20. papier stary, stare gazety, makulatura, obrzynki papieru i papy, odpadki papierowe nieopakowane[2]) lub opakowane;

21. środki transportowe w tej liczbie samochody i podwozia samochodowe, ręczne wózki ciężarowe, samoloty i części samolotów, łódki, wszystko nieopakowane[3]) lub w opakowaniu;

22. rury i płyty asfaltowe, betonowe i cementowe, rury gliniane;

23. siano [2]) i słoma[1]) i [2]) prasowane;

24. szmaty w belach [1]) i [2]);

25. stłuczone wyroby betonowe, cementowe, gliniane, szamotowe, litoidowe (kamionkowe), fajansowe, porcelanowe w kawałkach, skorupach i okruchach; złom i skorupy szklane, obrzynki szkła, gruz szamotowy;

26. węgiel kamienny także brunatny; torf, brykiety z węgla i z torfu; koks z węgla kamiennego; szlam węglowy; węgiel drzewny w beczkach, skrzyniach i workach[1]) i [2]);

27. ziemie i gliny, oprócz farbiarskich, kaolina, żwir, darń, piasek, szlam;

28. żelazo i stal surowe, również walcowane, ciągnione lub kute; wyroby żelazne i stalowe, następujące: rury, kolumny, słupy, wsporniki do przewodów elektrycznych z częściami do ich połączenia i umocowania; konstrukcje mostowe i części, niezbędne do ich zmontowania; części nawierzchni kolejowej, części taboru kolejowego; przedmioty lane, kute i prasowane o wadze w jednej sztuce powyżej 100 kg; pozostałe wyroby żelazne i żeliwne[1]) nieopakowane[2]) lub w opakowaniu;

29. żelazo i stal stare, odpadki i okruchy żelazne i stalowe; młotowiny i zendra, żużle (szlaki) i popioły (z wyjątkiem żużli Thomasa);

30. przedmioty, które nie mogą być załadowane przez drzwi boczne do zwykłego krytego wagonu.

Objaśnienie znaków 1), 2) i 3) umieszczonych przy nazwie niektórych towarów:

1) na kolejach polskich dopuszcza się przewóz również w krytym wagonie bez pobierania 10%-owej dopłaty do przewoźnego;

2) obowiązuje przykrycie oponami;

3) przykrycie oponami obowiązuje tylko na kolejach Z. S. R. R.

B. Towary, niewymienione pod A. przewozi się w wagonach krytych.

C. Kolej żelazna ma prawo używania krytych wagonów również do przewozu towarów, dla których przewidziano przewóz w wagonach niekrytych, o ile rodzaj towaru i przepisy załącznika I do Międzynarodowej Konwencji o przewozie towarów kolejami żelaznemi pozwalają na załadowanie przesyłki do krytego wagonu.

Na kolejach polskich dopuszcza się również przewóz takich towarów w wagonach krytych na żądanie nadawcy pod warunkiem uiszczenia dopłaty w wysokości 10% do przewidzianego przez taryfę przewoźnego. *)

Towary, przewożone w wagonach krytych lub niekrytych pod oponami, mogą być przewożone w wagonach odkrytych lub bez pokrycia oponami wyłącznie na żądanie nadawcy, wyrażone w liście przewozowym, o ile żądanie to nie pozostaje w sprzeczności z załącznikiem I do Międzynarodowej Konwencji o przewozie towarów kolejami żelaznemi.

w Części II taryfy:

W Rozdziale I „Przepisy o obliczaniu przewoźnego".

strona 6.

W § 2 ustęp pierwszy uzupełnia się słowami:

„Przepis ten rozciąga się również na wypadki przewozu towarów z rozmaitą w granicach każdego kraju szybkością";

oraz po ustępie pierwszym włącza się nowy ustęp:

„W razie przewozu przesyłek pośpiesznych na odległości kolei polskich, na żądanie nadawcy, wyrażone w liście przewozowym, pociągami osobowemi lub osobowemi pośpiesznemi, opłatę przewozową za tę odległość, obliczoną według taryfy dla przesyłek pośpiesznych, podwyższa się o 25%, o ile dla danego towaru w nomenklaturze i klasyfikacji nie przewidziano innego przepisu".

Nr. III/Ws/6173/31.

Poz. 213. Czeskosłowacko-Polski Związek Kolejowy. Taryfa towarowa część II, zeszyt 3, obowiązująca od dnia 1 marca 1929 r. (Dz. T. i Z. K. z r. 1929, Nr. 13, poz. 46).

Termin ważności rozporządzenia, ogłoszonego w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 19, z r. 1930, poz. 182, przedłuża się do dnia 30 czerwca 1931 r. włącznie.

Nr. III/3/C/5402/31.

---

*) Co do pobierania w innych wypadkach dopłaty za przewóz w wagonach krytych, patrz Część II taryfy, rozdział 1, § 2, ustęp trzeci.

Poz. 214. Polsko-łotewsko-estońska komunikacja kolejowa. Taryfa towarowa dla komunikacji pomiędzy stacjami kolei żelaznych, położonych na obszarach Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska z jednej strony, oraz stacjami kolei łotewskich i kolei estońskich w tranzycie przez Łotwę z drugiej strony, część II (Taryfa bezpośrednia), obowiązująca od dnia 1 lutego 1931 r. (Dz. T. i Z. K. z r. 1931, Nr. 3, poz. 32).

Z mocą obowiązującą od dnia 1 czerwca 1931 r. w wyżej wymienionej taryfie w rozdziale „V. Nomenklatura i klasyfikacja towarów" na stronie 15-ej w rubryce 5-ej w pozycji „11. Cynkowa blacha i drut cynkowy" klasy „5a, 5b, 5c" wskazane dla kolei polskich dla norm taryfowych 5, 10 i 15 tonn zastępuje się klasami: „6a, 6b, 6c".

Nr. III/3/Ws. 6476/31.

Poz. 215. Polsko-Rumuński Związek Kolejowy. Taryfa Towarowa część II, zeszyt IA, obowiązująca od dnia 15 sierpnia 1930 r. (Dz. T. i Z. K. z r. 1930, Nr. 25, poz. 238).

Z dniem 1 czerwca 1931 r. w taryfie powyższej wprowadza się następujące uzupełnienie:

Na str. 78 w taryfie 57 dodaje się w dziale S następujący nowy punkt 4:

„4) Aparaty na kołach do gotowania asfaltu 4 - 264 - d d."

Nr. III/3/R. 2616/31.

Poz. 216. Austrjacko-Polski Związek Kolejowy. Polsko-austrjacka komunikacja węglowa. Międzynarodowa związkowa taryfa towarowa na przewóz węgla kamiennego i koksu z węgla kamiennego oraz koksu gazowego, jako przesyłek zwyczajnych.

§ 1. Z dniem 1 czerwca 1931 r. wchodzi w życie „Międzynarodowa związkowa taryfa towarowa na przewóz węgla kamiennego i koksu z węgla kamiennego oraz koksu gazowego, jako przesyłek zwyczajnych."

Taryfa ta, jako załącznik do niniejszego numeru Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych jest do nabycia w Administracji tegoż Dziennika oraz w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych w Katowicach, Krakowie i Warszawie w cenie zł 13.

Jednocześnie traci moc obowiązującą, ogłoszona w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych z r. 1930, Nr. 8 poz. 65 z ważnością od dnia 1 marca 1930 r. „Międzynarodowa taryfa towarowa na przewóz węgla kamiennego i kosu z węgla kamiennego, jako przesyłek zwyczajnych" wraz z wszelkiemi późniejszemi zmianami i uzupełnieniami, ogłoszonemi w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych, z wyjątkiem:

1) zniżonych opłat przewozowych dla węgla kamiennego do Tarvisio, San Candido, Rosenbach i Spielfeld Strass, wprowadzonych rozporządzeniem, ogłoszonem w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych z r. 1930, Nr. 42, poz. 442;

2) zniżonych opłat przewozowych dla węgla kamiennego do Klagenfurt Hauptbahnhof, wprowadzonych rozporządzeniem, ogłoszonem w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych z r. 1931, Nr. 6, poz. 78.

3) zniżonych opłat przewozowych dla koksu z węgla kamiennego do Tarvisio C. i San Candido, wprowadzonych rozporządzeniem, ogłoszonem w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych z r. 1931, Nr. 17, poz. 198, które pozostają nadal w mocy.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie w terminie skróconym, stosownie do punktu 6 § 9 Regulaminu przewozu.

Nr. III/3/A. 6564/31.

Minister Komunikacji: *Kühn*

II. ZARZĄDZENIA i OBWIESZCZENIA.

a) Obwieszczenia.

Polskie Koleje Państwowe.

1) W sprawie wstrzymania naładunku zwierząt racicowych na stacjach powiatu Częstochowskiego z przeznaczeniem zagranicę.

Wskutek rozporządzenia Ministerstwa Rolnictwa, Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie zarządziła z dniem 16 maja 1931 r., aż do odwołania, wstrzymanie ładowania zwierząt racicowych na stacjach powiatu Częstochowskiego z przeznaczeniem zagranicę.

Minister Komunikacji powyższe zarządzenie zatwierdził w dniu 18 maja 1931 r.

Nr. IV/3/3860/31.

---

2) W sprawie wznowienia ogólnego ruchu pociągów na szlaku Treblinka — Małkinia.

Wobec usunięcia przeszkód Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie wznowiła z dniem 11 maja 1931 r. ogólny ruch pociągów na szlaku Treblinka — Małkinia linji Siedlce —Ostrołęka, przerwany w dniu 1 maja 1931 r. z powodu uszkodzenia mostu (Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych z r. 1931 Nr. 17, obwieszczenie 2).

Nr. IV 3/3864/31.

---

3) W sprawie wznowienia naładunku świń na stacjach powiatów Sandomierskiego i Stopnickiego z przeznaczeniem do Austrji.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Radomiu wznowiła z dniem 20 maja 1931 r. ładowanie świń na stacjach powiatów Sandomierskiego i Stopnickiego z przeznaczeniem do Austrji, wstrzymane 29 października 1930 r. (Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 36, obwieszczenie 2).

Nr. IV/3/3971/31.

---

4) W sprawie kolejowego kursu walut zagranicznych.

Kolejowy kurs walut zagranicznych, ogłoszony w Nr. 30 Dz. T. i Z. K. z r. 1930, pozostaje bez zmiany.

Warszawa. Drukarnia Państwowa. Tłoczono z polecenia Ministra Komunikacji. 55816